

MOTTATT
19 APR 2011



LOGISTIKK- OG
TRANSPORTINDUSTRIENS
LANDSFORENING

Samferdselsdepartementet
Boks 8010 Dep.
0030 Oslo

Deres ref: 09/345-ALJ

Oslo, 18. april 2011

HØRINGSSVAR OM ENDRING AV FORSKRIFT OM INTERNASJONAL PERSON- OG GODSTRANSPORT, SAMT KABOTAGE – ENDRING AV KABOTAGEREGLENE.

Det vises til departementets brev av 22.3.2011 om nevnte sak. Saken gjelder forslag om å forskriftsfeste krav til dokumentasjon av kabotageoppdrag frem til tidspunktet hvor reglene i forordning (EF) nr 1072/2009 art. 8 og 9 er implementert i norsk rett.

Logistikk- og Transportindustriens Landsforening (LTL) har i anledning saken foretatt undersøkelser blant LTLs medlemmer for å fastlegge i hvilken grad det utføres kabotage trafikk blant medlemmene og om slik trafikk kan være i strid med gjeldende regler.

Vi kan for det første fastslå at kabotage drives i svært liten utstrekning av samlastere og speditører og at den kabotagevirksomhet som drives er i tråd med reglene om 3 oppdrag i en syvdagers periode. Vi er derfor overrasket over at det i brevet fremstilles som om det som kalles "næringen" oppfatter dette som et problem.

Vi vil derfor prinsipalt hevde at det ikke er behov for å innføre særlige og midlertidige forskrifter i påvente av innføringen av at ovennevnte forordning blir gjeldende norsk rett, ventelig i løpet av 2012.

Når det er aktuelt å innføre de permanente reglene om dokumentasjon for kabotageoppdrag oppfatter vi at oppstillingen under bokstavene a-f gjengitt på brevets side 3 er en gjengivelse av regler slik de er tenkt innført også når EF-forordningen blir gjeldende norsk rett.

I lys av dette vil vi foreslå at reglene anvendes på en slik måte at dokumentasjonskravet knytter seg til dokumenter som lastebiler allerede bringer med sammen med lasten, nemlig CRM-fraktbrev for internasjonal transport eller norsk fraktbrev samt de obligatoriske ADR-papirene som skal medbringes ved frakt av farlig gods.

De opplysningene som dekkes av de nevnte ordinære papirer bilen skal medbringe er følgende. *Det som ikke dekkes er satt i kursiv:*

- a) Avsenders navn og adresse, *men ikke underskrift.*
- b) Transportørens navn og adresse (speditør/samlaster/oppdragsgiver), *men ikke underskrift.*
- c) Mottakers navn og adresse, samt, etter at godset er levert, mottakers underskrift og dato for levering.

- d) *Ikke sted*, men dato for overtakelse av godset, samt det sted hvor varene skal leveres
- e) Den alminnelige benyttede betegnelsen på godset, *men ikke emballeringsmetoden*, samt, hvis det er tale om farlig gods, en allment anerkjent beskrivelse av varene samt antallet pakker og særlig merking, *men ikke særlige numre på pakken*.
- f) Godsets bruttovekt eller mengden av varer uttrykt på annen måte, *men ikke kjøretøyets og tilhengerens nummerskilter*.

Det fremgår av det ovenstående at de fleste opplysninger er ivaretatt via dokumenter (fraktbrev og ADR-papirer) som bilen til vanlig medbringer. Fraktkopier medbringes også etter at varene er levert fordi det brukes bl a som avregningsgrunnlag mellom biltransportør og oppdragsgiver eller som øvrig dokumentasjon som viser at oppdraget er utført.

Dokumentasjon i form av et eget skjemaverk som kommer i tillegg til de vanlige dokumentene frarådes og vil neppe fungere i den praktiske og hektiske virkelighet. Vi vil i tillegg anta at det for kontrollmyndigheten også vil være best å forholde seg til kjente dokumenter.

For å kontrollere at det maksimale antall oppdrag ikke overstiges, dvs at en bil holder unna et antall fraktbrev ved kontroll, vil vi anbefale stikkprøvekontroll ved at sjåføren bes fremvise alle sine fraktbrev(kopier) og/eller at oppdragsgiver kontaktes.

Med vennlig hilsen

**LOGISTIKK- OG
TRANSPORTINDUSTRIENS LANDSFORENING**



Tom Rune Nilsen
direktør